

PRÓLOGO

Por fortuna la presentación hoy de un libro sobre la arquitectura de las estaciones de ferrocarril no necesita de la defensa previa que hace muy pocos años exigía un tema tan aparentemente trivial. La historia de la crítica del arte y su paralela historia del gusto han ido descubriendo el interés de otras tipologías más allá de la tópica y heredada historia de la arquitectura monumental. Del mismo modo que la Torre Eiffel forma ya parte de la historia del arte, pronto se incluirán en los manuales, en una visión más equilibrada y sincera de la historia del arte y de la arquitectura, las estaciones, los mercados y los puentes, por ejemplo, junto a las catedrales medievales y a los palacios renacentistas, y ello por varias razones. En primer lugar porque posiblemente tan expresivas y representativas del mundo moderno son las estaciones como la catedral lo es de aquella vieja Europa descrita por DUBY. En segundo término porque catedrales y estaciones llegaron a ser las arquitecturas que ofrecían la solución constructiva límite más arriesgada en relación con su propia tecnología. Finalmente, porque desde el punto de vista estético unas y otras acabaron fijando una expresión propia cuyo eco se percibe en otras obras, como modelos que fueron en su tiempo, de tal forma que también las estaciones podrían ser objeto de aquel culto moderno hacia los monumentos del que habla RIEGL.

Hoy las estaciones —las más privilegiadas, también hay que decirlo— reciben un trato igual al de los monumentos «históricos» y como tal se rehabilitan o conocen un nuevo uso para poder conservarlas. Ahí están la Gare d'Orsay, en París, o la de Atocha, en Madrid, cuando todavía conservo las no muy lejanas noticias de prensa en las que se anunciaba su demolición. Ciertamente ha cambiado nuestra actitud hacia esta herencia de peculiar perfil arquitectónico y constructivo, si bien resta todavía mucho por hacer. Necesitamos de obras como ésta de Inmaculada Aguilar Civera que contribuyan a sensibilizar no ya a la opinión pública, siempre más ágil y pronta a captar mutaciones del gusto, sino a los responsables políticos y técnicos del mantenimiento de estos viejos organismos que miran con cansancio y temor la transformación de su entorno urbano.

Hace años Pevsner, con gran sensibilidad hacia lo que es el hecho arquitectónico en sí, ya rompió con los moldes tradicionales sobre los que se habían vaciado los distintos capítulos de la historia de la arquitectura, en los que no cabían las estaciones, los hoteles, las prisiones o los cementerios. Al margen de su valor estilístico y epitelial Pevsner ordenó una suerte de historia de la arquitectura a través de una «Historia de las tipologías arquitectónicas» (1976), donde preocupaba fundamentalmente el desarrollo temático de la arquitectura. En este libro, que todos hemos leído con interés, la presencia de las estaciones se ciñe a unas pocas páginas que, en realidad, no son sino un resumen de la obra de Meeks (1956) y Kubinszky (1969). Por otro lado la inauguración de la sugerente exposición «Le temps des gares» en el Centro Pompidou (1978) supuso una nueva llamada de atención hacia las estaciones de ferrocarril coincidiendo, entre nosotros, con proyectos de triste memoria que suponían el derribo de algunas de nuestras más significativas estaciones. Ante esta situación hubo que trabajar mucho para conseguir un doble objetivo, por una parte dar a conocer el valor de nuestra arquitectura ferroviaria, que no es nada desdeñable, y que apenas si aparecía en estas obras generales citadas, y, por otro lado, dar la voz de alerta sobre ciertas operaciones especulativas que sacrificaban algunas estaciones madrileñas. El esfuerzo y la iniciativa corrió a cargo del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid y, en concreto, de la Comisión de Cultura que entonces presidía Carlos de Miguel y de la que yo era miembro. Se organizó una magnífica exposición, con su correspondiente catálogo (1980) que puede dar fe de su alcance, y que es, sin duda la primera obra que en nuestro país abordaba seriamente el tema de la estación como arquitectura y elemento urbano. En el grupo de colaboradores figuraba Inmaculada Aguilar que ya entonces se encontraba reuniendo el material para su tesis doctoral.

La presencia en Madrid (1980) de la exposición «El mundo de las estaciones», ya citada, dio la oportunidad a Inmaculada Aguilar de intervenir en la redacción de la parte española del catálogo, en el cual, por vez primera, aparecían unidas la realidad española y la rica tradición europea. Desde entonces ha sido preocupación de la autora y de quien esto escribe intentar una vertebración de nuestras estaciones ferroviarias en el amplio contexto europeo, analizando tanto sus analogías tipológicas como sus diferencias formales. La publicación de varios artículos y libros, especialmente el de «La arquitectura ferroviaria en Valencia» (1984) ha ido jalonando esta dedicación que acreditan a la autora como una auténtica especialista en este campo que se encuentra a medio camino entre la «vieja» historia de la arquitectura y la «nueva» arqueología industrial.

La obra que me honro en presentar tiene dos partes bien definidas pues mientras la primera atiende al origen, formación y desarrollo de la estación como tal, la segunda se refiere de forma específica a la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte. En el primer volumen el lector podrá comprobar que la estación se fue gestando a través del espacio y del tiempo no sin dificultades, pues el fenómeno explosivo de la Revolución

Industrial impulsó con fuerza a las máquinas de vapor, trazó miles de kilómetros por toda Europa, acortó tiempos y distancias y contribuyó de forma poderosa al crecimiento rápido de las ciudades e industrias, de tal forma que no hubo respiro para pensar cómo debían de ser las nuevas puertas de la ciudad, esto es, las estaciones de ferrocarril. Esta nueva realidad que participa tanto de la técnica del ingeniero como del diseño arquitectónico, estas construcciones que no sólo sirven de tránsito sino que ellas mismas debían resolver el conflicto producido entre las necesidades de un mundo que depende de la máquina, de la velocidad y del vapor —tal y como lo resume Turner en sus bellísimas pinturas— y la realidad de una arquitectura que se debe incorporar al plano y perfil de la ciudad tradicional, todo ello, decimos, representa un problema abierto a lo largo del siglo XIX y buena parte del XX que no siempre llega a resolverse de forma satisfactoria dado lo urgente del proceso.

Muy pronto la estación se queda anticuada y resulta insuficiente. De ahí las «generaciones» de la arquitectura ferroviaria, de ahí las abismales diferencias entre los primeros «embarcaderos» con sus modestos muelles y las estaciones de fin de siglo con las monumentales carenas metálicas, tantas veces no sólo orgullo de la Compañía sino de la propia ciudad.

Pero no sólo es una cuestión de magnitud y la estación, para ser mejor entendida y aceptada por sus contemporáneos, pronto buscó una imagen comprometida con la historia y el paisaje del lugar, incorporándose al revisionismo estilístico de varia especie, sin faltar las inconfundibles estaciones a la francesa ni dejar de acudir a la cita las estaciones «moriscas» que hacían realidad el sueño de Ganivet.

El lector, sin embargo, podrá comprobar en el presente estudio que la estación no es más que la punta del iceberg y que hay por debajo todo un mundo complejo que inicialmente queda oculto. Tal es el caso de la relación ferrocarril-ciudad que ofrece muchas variantes y que la autora ha concretado a través del análisis de tres ciudades como Barcelona, Valencia y Valladolid, las cuales muestran soluciones diversas en función del carácter céntrico o periférico de sus estaciones. Otro de los grandes temas que vienen a quedar ocultos habitualmente por el mayor peso y nombre de las grandes compañías es la figura del ingeniero o del arquitecto, responsables no sólo del tendido general y de las estaciones sino de toda una serie de arquitecturas intermedias que intentan dar a cada compañía una cierta «unidad de estilo», en definitiva una imagen comercial propia. Fueron primero los ingenieros extranjeros, habitualmente del mismo origen que el capital inversor, y luego los españoles los que tejieron esta red ferroviaria en la que fueron prendiéndose los edificios de viajeros y mercancías, según tipologías de distinto alcance y condición. Precisamente al estudio tipológico de la estación se dedica un interesante capítulo que pretende poner orden y sistematizar las distintas opciones. En fin, dejamos al lector que, en efecto, vaya descubriendo cuanto existe de interés en torno a la estación cuyos aledaños tan bien conoce la autora.

En el segundo volumen de este estudio, con el que Inmaculada Aguilar alcanzó merecidamente el grado de Doctora por la Universidad de Valencia, se ocupa de la particular historia de la compañía más importante que en España explotó el ferrocarril. Nos referimos a la «Compañía de los Caminos de Hierro del Norte», cuyo nombre mismo —camino de hierro— evoca aquella «prehistórica» pero revolucionaria etapa sobre la que se apoya parte del desarrollo industrial español. A esta historia interna de la Compañía le sigue y complementa el estudio en detalle de la que podemos llamar línea troncal de la Compañía, la línea Madrid-Irún, origen y término del trazado, con todas las estaciones importantes del itinerario: Ávila, Medina del Campo, Valladolid, Burgos, Vitoria y San Sebastián. Sólo el análisis y vicisitudes de cada una de las estaciones mencionadas garantiza el amplio interés de este libro. Pero ello se acrecienta si avanzamos en sus páginas hasta llegar al estudio de las anexiones que, como si de un árbol genealógico se tratara, van a suponer fructíferos injertos, ramificando y ampliando aquella primera línea que unía Madrid con la frontera francesa.

De nuevo se hace la historia de cada una de estas líneas hasta su anexión a la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte. Mas no piense el lector, habituado hoy a una igual consideración de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), que estas anexiones eran cortos ramales, como ciertamente correspondía a algunas de ellas (Quintanilla-Barruelo, Selgua-Barbastro, etc.), sino que suponían la incorporación de trazados tan fundamentales como la línea de Zaragoza a Pamplona y Barcelona, la de Lérida-Reus-Tarragona, la de Almansa a Valencia y Tarragona, Valencia-Utiel, Palencia-La Coruña, Huesca a Francia por Canfranc, etc. Todas estas líneas con sus correspondientes estaciones, donde cabe encontrar desde la modesta solución de las estaciones de «2ª clase» como se denominaba a la de Lugo hasta la soberbia e internacional estación de Canfranc.

Sólo quien se ha asomado al laberinto histórico-documental que entraña el estudio de los temas ferroviarios, puede medir el esfuerzo y éxito de la autora a la hora de trazar con naturalidad y rigor una historia crítica de las estaciones, y en particular de la antigua Compañía de los Caminos de Hierro del Norte, dominando un material y unas fuentes inéditas inicialmente agobiantes y de muy distinto signo e interés. Aquí queda recogida buena parte de la historia del ferrocarril en España, trazados, inauguraciones, edificios, ciudades, empresarios, inversiones de capital, ingenieros y un largo etcétera, sin omitir una serie de vicisitudes políticas que hicieron posible muchas estaciones. Puede decirse que cada estación supuso un logro político tan claro como lo era en el orden técnico vencer un paso difícil con la construcción de un viaducto para el ferrocarril. Política, economía y tecnología se fueron trenzando en los complejos procesos que sirvieron para dotar de un nuevo trazado viario a nuestro país que, pese a sus defectos de origen caciquil, no coincidía por vez primera con la huella de los viales romanos.

No es necesario insistir en que con este trabajo Inmaculada Aguilar se consagra definitivamente como una especialista excepcional en este difícil campo al que, sin duda, se

acercarán otros estudiosos estimulados por el interés y amplitud de los temas abordados. Muchas ciudades encontrarán aquí referido, por vez primera, su «episodio ferroviario», y con toda seguridad se podrá ir ampliando y perfilando la tesis de la autora, pero no es menos cierto que ya no tendrán que partir de cero y en este sentido el libro de Inmaculada Aguilar representa un jalón incuestionable en la historiografía española que señala un antes y un después. Con este ánimo saludamos la aparición de estos dos volúmenes, congratulándonos muy sinceramente por la iniciativa y el apoyo prestado para su edición por la Consellería de Cultura de la Generalitat Valenciana. Comunidad que merced a la meritoria y metódica investigación de Inmaculada Aguilar cuenta seguramente con la historia más completa de sus estaciones de ferrocarril, algunas de las cuales, aún vivas, se hallan entre las de mayor calidad e interés de Europa.

Pedro Navascués Palacio

Madrid, octubre de 1988